

כ"ז בתמוז, התשע"ו  
2 אוגוסט 2016  
סימוכין: 32997516

## הנדון: סיכום ישיבה משותפת של ועדת תחבורה והועדה למעמד האשה בנושא תחבורה ומגדר, 20.7.2016

**מיטל להבי:** שמחה מאוד לארח, יחד עם חברתי חברת מועצת העיר עו"ד גבי סלקי, דיון על תחבורה ציבורית וקהל המשתמשים בה. כמו בכל נושא אנחנו מבינות שנשים הן קהל ייחודי, כמו בני נוער וקשישים. אם מדברים בזמן האחרון על תחבורה, אז לבטח צריך לדבר על נשים ותחבורה. האתגר הגדול הוא לפצח איזה צעדים מעשיים, תדמיתיים, אנו יכולים לעשות כדי לשנות את התמונה כדי שהשיח על תחבורה ונשים ילך ויגבר, כי כשמספקים מענה לנשים עם עגלות ילדים נותנים גם לנכים בכיסאות גלגלים, כך גם לנוער וכו'.

**גבי לסקי:** מודה לאור סרי ולרות סופר, יועצת רה"ע למעמד האישה. מאז שהגעתי לעירייה ת"א-יפו אני רוצה לשנות את תפיסת התכנון המגדרי. צריכים לקחת בחשבון את הצרכים של כולם וכולן. יש צרכים שונים שצריך לתת עליהם דגש. החלטנו להתמקד בנושאי התחבורה הציבורית עם דגש על מגדר, כדי לצאת עם רעיונות אופרטיביים. לדוגמה, כשנשים נתבקשו לתכנן רכב פרטי הן חשבו על דברים אחרים מאשר המתכננים הגברים. מקום לאחסון עגלות; מקום לקוקו בשיער; אפשרות שימוש בעקבים.

**אור סרי:** באתי לדבר על צרכים מגדריים בתחבורה הציבורית. הדבר הראשון שאפשר לראות הוא שנשים משתמשות יותר בתחבורה הציבורית, כי לפחות נשים יש רכב פרטי. שליש מהנסיעות של נשים הן באוטובוס, גם אם יש להן רכב. כך על פי סקר של משרד התחבורה. 52% מהנשים ביצעו לפחות נסיעה אחת בשבועיים האחרונים, מתוכן 70% נוסעות כל יום או כמעט כל יום.

השימושים של הנשים הם שונים משל הגברים - התוצאה היא הבדל בשעות השיא של השימוש בין נשים לגברים. בבוקר ובערב כולם משתמשים, אבל בצהריים (בין 13:00-15:00) יש שעת שיא של נשים, בערך באותו שיעור כמו השימוש של הבוקר. דבר זה אינו תואם לתדירות של האוטובוסים, מה שמוביל לקושי של נשים להשתמש בתחבורה הציבורית.

נושא נוסף הינו חוסר בטחון אישי. ביום זה בדרך כלל בטוח להגיע לתחבורה הציבורית, אבל נשים דיווחו על תחושת חוסר בטחון של הליכה אל ומהתחנה ובהמתנה בתחנה במשך הלילה. כמו כן אין תחבורה ציבורית בסופ"ש ונשים לא מרגישות בטוחות במוניות.

48% לא נסעו בתחבורה ציבורית בשבועיים האחרונים. במענה לשאלה למה - 63% ענו שיש רכב זמין באופן קבוע. שאר הסיבות קשורות לשירותיות, נגישות ולנוחות. קצת יותר מחצי אמרו שיש סבירות גבוהה שישתמשו בתחב"צ אם תענה על הצרכים שלהן. לדוגמה: הסעות לילדים, במיוחד לקטנים ביניהם (כסאות מתאימים). שילוב נסיעות ילדים לחוגים. התנהלות יומיומית - אמצעי תחבורה מהיר, מתגבר על הפקקים ועל קשיי חניה (בעיות הרכב הפרטי) - אך האוטובוס לא נתפס כרגע כפתרון.

בפברואר 2015 התקיים כנס "עיר שווה", ושאלנו שם מה ארגונים יכולים לעשות על מנת לקיים איזון בין חיים ועבודה. ההמלצה הגורפת הייתה שיפור תשתיות תחב"צ כאמצעי לצמצום זמן הגעה אל ומהעבודה. עוד צרכים הם זמינות (גם בסופ"ש), בטחון (סיכון פגיעה בתאונות), הגנה מפני זרים/מטרידים וכו'. גברים העלו את הנקודה של סמל סטטוס, נוחות. צורך נוסף הוא להפחית את רמת הסטרס שבנהיגה. בשאלה מה אפשר לשפר בתחבורה הציבורית - קודם כל תדירות. הנגזרת מזה היא מהירות ודיוק. כמו כן ישירות - להגיע למקום שצריך. נוחות הליכה לתחנה. פחות עלה נושא המחיר והתנהגות הנהג.

**יעל חסון, מרכז אדוה:** מרכז אדוה הוא מכון מחקר חברתי. אנו עוסקים בתכנון מדיניות ותקציבים. ראינו שבועדה שמתכננת תחבורה ציבורית אין בכלל נשים, ושאלנו האם אתם לוקחים בחשבון צרכים מגדריים. אחד התוצרים הוא הסקר שאור הציגה קודם, ועוד סקרים נוספים שערכנו.



קודם כל אומר, שגם בארץ וגם בעולם רוב המשתמשות הן נשים. וגם במדינות המתקדמות אנו עדים לרמות פיילוט של איסוף מידע.

מה שמנסים לשפר הם תשתיות אשר ישפרו את הנגישות לאמצעי התחבורה ולתחנות. מקומות לאחסון, דלתות רחבות, אוטובוסים נמוכי קומה, רמפות לעגלות, מעליות לתחנת הרכבת, ריצוף מתאים. בדקו בחו"ל וראו שנשים נשארות בתחום השכונה כי הן לא רוצות להשתמש בתחב"צ.

העלאת רמות הביטחון והבטיחות: בשוודיה, אנגליה ובקנדה אפשרו ירידה "בין תחנות" למען הביטחון האישי. מנסים גם בגבעתיים. כרגע צריך לפתור את זה רגולטורית. הגברת בטחון בתחנות - למקם אותן שלא בקרבת דרכים חשוכות או שיחים. אמצעי פיקוח ואנשי בטחון.

באיטליה יש שירות של מוניות לנשים בשעות הערב, מסובסד 3 יורו על כל נסיעה. בארץ יש "מוניתה" מוניות לנשים בלבד, וגם בחו"ל יש "מוניות ורודות" ו"קרונות ורודים" (ברזיל, יפן, הודו).

באיטליה יש חניות לנשים - מוארות ובטוחות, סמוך לפתחי היציאה.

שיפור השירותים: כאמור שעות השיא של נשים הן שונות מאלו של גברים. מנסים להתאים את לוחות הזמנים לזמני פתיחת/סגירת גני ילדים ומסגרות טיפול. סבסוד עלויות לעובדי משרות חלקיות, הכנסות נמוכות, ילדים וקשישים. הגמשת עלויות שיתאימו לנסיעות מרובות ומקוטעות. פיתוח שירותי carpool לנשים. הנגשת מידע (מיטיב עם כולם).

מידע ותכנון מדיניות: יש לשלב נשים בקבלת החלטות בתכנון; להעלות מודעות ציבורית לקשר שבין מגדר ותחבורה; קידום תעסוקת נשים במקצועות התחבורה (פחות מאחוז נשים נהגות אוטובוס ומוניות).

מסקנות מהעולם: רוב הפרויקטים הם בשלבי פיילוט, עדיין לא הוטמעו והורחבו. צריך לעמוד על הקשר בין תחבורה, תעסוקה ורווחה, לראות את זה הוליסטית. יש צורך במחויבות פוליטית חזקה וברורה. כמו כן צריך לדון איך דוחפים גברים להשתמש בתח"צ.

סקר משרד התחבורה מצא שנשים נהנות מיותר סובסידיות (מה שלא מפתיע), והראו שהשקעה בתח"צ היא השקעה בנשים; ואם משקיעים בפיתוח ואחזקת כבישים, זו השקעה בגברים.

**אירית לבהר גבאי, אגף התנועה, עיריית ת"א-יפו:** על רמת השירות בתחבורה הציבורית, בהיבט של חוויית הנוסע/ת. דוגמאות מהספר Human Transit של Jarrett Walker: התחבורה הציבורית משרתת אותי לאן שצריך, מתי שצריך, נותנת תמורה לזמן ולכסף שלי, מכבדת אותי מבחינת בטיחות, נוחות ומענה לצרכים, אמינה ונותנת חופש לשנות את תכניתיי. במדריך של משרד התחבורה רואים שיש התייחסות לכל הנקודות האלה. יש גם התייחסות לנשים בתת פרק "התאמת השירות למאפייני אוכלוסייה", בהקשר הביטחון האישי ושעות העבודה.

מצאו שנשים פחות סובלניות לעיכובים, אי ודאות ובלת"מים. הן רוצות מהירות, זמינות, כיסוי ואמינות. גברים מעוניינים בחוויית נסיעה איכותית.

בזווית אישית - אני נוסעת הרבה בתחב"צ עם הילדים למרות שיש לי רכב. אנשים חושבים שזה קשה אבל אני חושבת שלנסוע ברכב עם הילדים גם לא משהו. בעיני יש הרבה יתרונות. לא צריך להקשר לרכב, להעמיס ולפרוק עגלות, לחפש חניה. אפשר להיות בקשר עין עם הילדים, לשחק איתם ולטפל בהם. אפשר להכיר את העיר, תקשורת עם אנשים אחרים (אפילו בבקשת עזרה בהורדת העגלה מהאוטובוס), פיתוח עצמאות הילדים, והכי חשוב הבטיחות עקב חוסר הצורך לחלוקת קשב בין הנהיגה לילדים, ושיככת הילדים ברכב.

כיצד ניתן לעודד נשים והורים להשתמש בתח"צ?

הכרה בבעיה שהמערכת אינה תומכת בנשים וילדים; הטמעת חשיבה מגדרית בתכנון הקווים וגם האוטובוסים עצמם, דוגמה - מעברים רחבים באוטובוס למעבר עגלות. שיפור רמת השירות לאורך כל חוויית הנסיעה. שיפור תדמית התחבורה הציבורית. שיפור מדיניות התעריפים (כרטיס משפחתי/קבוצתי). הצעה: בידור באוטובוס לילדים.

### גבי לסקי:

ב-2015 נערך סקר משתמשים לשירות תל אופן; לצערי אין מספיק נתונים להסקת מסקנות נרחבות בעניין המגדרי.

שירות תל אופן מתרחב לרמה המטרופוליטית. מה שאנו יודעות על השימוש המגדרי הוא מסקר שנערך ב-2015, במדגם של כ-1,500 משתמשים ומשתמשות, ראו שיש בין 26% ל-36% נשים במנויים ובמשתמשים, לעומת 50% של רוכבות בכללי. בהמשך הסקר אין התייחסות למגדר. אנחנו צריכות לדאוג שתהיה מודעות שיתבקשו נתונים גם על פי מגדר ולא רק על פי מגורים, גיל, עיסוק, השכלה, הכנסה.



בסקרים כמותיים שוכחים להכניס את השאלות שמעניינות נשים, כמו למשל בשאלת סיבות לחוסר שביעות רצון, שואלים על עניינים טכניים אבל לא שואלים על הצורך בליווי נוסע נוסף (כיסא לילד) ואז הנתונים האלה לא מתקבלים.

בשאלת הרגלי שימוש ארצה גם לקבל חיתוך מגדרי. במסקנות הגיעו לצורך של נשים, למשל נושא גובה האופניים כאשר נשים הן נמוכות יותר באופן ממוצע. אולי צריך להזמין אופניים שיותר מתאימים לנשים (כיסא מתכוונן). כמו כן הרמה באופניים עדיין קיימת ולמרות שהיא נמוכה עדיין היא מרימה את החצאית מה שמפריע לדתיות. אילו היו שואלים מה השימושים של נשים בתל אופן היו מקבלים שזה לא רק מהבית לאוניברסיטה אלא גם הרבה תחנות באמצע - שוק, מרפאות, קניות וכו', ולכן צריך גם סל גדול כדי שיהיה אפקטיבי.

לגבי רכבת ישראל - להם אין נתונים כלל בנושא המגדרי לצערי. צריך לדאוג לכך. יש מחקר שנעשה ע"י אוניברסיטת חיפה שמדבר על מרחק נסיעות, ונמצא שנשים נוסעות 10 ק"מ פחות ברכבת מאשר גברים. בניגוד לאוטובוס, ברכבת אין איש צוות זמין (כמו הנהג באוטובוס), אם אני מוטרדת מינית (לדוגמה). אין מודעות ברכבת בצורך של אישה להיות בטוחה. צריך למצוא דרך לקשר עם הרכבת. זה לא בהכרח לנשים בלבד אבל לרוב הצורך הוא של נשים.

כמו כן נושא הנקה - כמו שיש קרון של שקט, צריך להיות גם מרחב שבו אישה תוכל להניק. (לא בקרון השקט דווקא כי בו משתמשים לרוב גברים, והתינוקות בוכים).

נשים צריכות מספר אמצעי תחבורה ציבורית כדי להתנייד ממקום למקום. יש חשיבות למוניות בלילה, חשיבות לסביבה מוארת בתחנות הרכבת, נושא תחנות אוטובוס שהן ללא תחנה אלא רק עמוד ואז הן לא מוארות (אפשר להאיר), קירוב תחנות.

### מיטל להבי:

כשנשים מדברות הן גם עושות. ב-1995 נשים (נעמ"ת) דיברו על רמת שירות ברכבת, עוד לפני שדיברו בארץ על הנושא בכלל. כשאני רואה נשים פועלות, כמו שרונה הרשקו ומירב מורן אני מתרגשת. מוניות שירות הן פופולריות בארץ ובקרב נשים במיוחד. שעות פעילות מרובות, גם בשבת, 24/7. גם נסיעות קצרות וגם ירידה "בין תחנות". אולם, נשים לא אוהבות להעביר את הכסף אחורה, לא אוהבות לעמוד בלילה ולהמתין כאשר לא יודעים מתי המונית תגיע. בימים אלה מוניות השירות במצב של ייבוש ובסכנת הכחדה. באקומושן עושים פיתוח של אפליקציות, הציבור רוצה לדעת איפה המונית ואם יש בה מקום. תחבורה שיתופית - זה טוב לנשים. בגלל המחיר (30% פחות), מאפשרת ניידות, זמינות (24/7), הגברת בטחון אישי, רמת שירות גבוהה (דירוג נהגים), זמן פנוי, והשלמת הכנסה (UBER X). לצערי הביטוח של רכב לתחבורה שיתופית הוא כפול, זה נמצא בסתירה לרעיון השיתופי.

יש אפליקציות רבות לענייני תחבורה, היי-טק עם מצלמות וחיישנים. אני מאמינה שיכולה להיווצר קהילה של שכונה / אזור לשמירת חניה - להודיע לקהילה 10 דקות קודם לפני שאני יוצא מהחניה. כך תהיה חניה קהילתית, חברתית, שיתופית. לדוגמה מאזור שפרינצק שסובל מחניה של אנשים חיצוניים. אנו בודקים את אפליקציית ParKING יחד עם עוד רעיונות.

חשיבות קישוריות תנועתית לנשים - יש צורך בתיאום לוחות זמנים בין המפעילים: לדוגמה שאטל מרכבת בני ברק, לעומת האוטובוס מתחנת רכבת האוניברסיטה שאינו מתואם עם זמני הרכבת. צריך להיפתח לטכנולוגיות חדשות. יש כמה מאות מטרים בין הקו האדום לתחנת ארלוזורוב. רכבת האוניברסיטה מגיעה לתחנת הגבעה והאוניברסיטה למעלה. יש להגביר את העבירות ולבצע שם מסוע/דרגנוע.

שבילי הולכי רגל צריכים להיות עם ריצוף המותאם לעגלות ונעלי עקב, ושלא יחליקו. דוגמה רעה - נמל תל אביב.

מתחם סבידור - עקרונות התכנון: אחד הדברים שנלקחו בחשבון הוא המעברים. אנו נעשה סדר במרחב. תהיה הצללה, גינון, מקומות ישיבה, ריצוף שמתאים גם לנשים, ותהיה חיבוריות ולא יצטרכו לצעוד בין הרכבת לאוטובוס בין מכוניות. גם תחנת ההגנה תשודרג עם דגש על נשים. יש שיפור ברמה התפעולית: נקיון וחניונים. מקימים את "גשר המכנסיים" בו תוקם התחנה במיקום חדש. אני מנסה היום ליצור מעבר חציה שיתאים גם לנשים, ילדים ונכים, בלי שיתפסו ע"י שוטרים. אני סופרת יותר הולכי רגל מאשר מכוניות וצריך לתת עדיפות לאנשים ובמיוחד לנשים שיוצאים מהתחנה.



קישוריות תנועתית - מבט לעתיד. תחנת השלום - תכנית ארוכת טווח. יש תכנונים רבים להרבה חיבורים וקישורים בין הדרכים ובין הבניינים השונים. צילי בר-יוסף קיבלה את המנדט לעשות תכנית לתחבורה בת קיימא. אני מאמינה שהעיר תל אביב יפו, תגיע לרמה חדשה של התייחסות וזה ייצר את ההבדל. קישוריות בין חלקי העיר - דוגמה תל אביב מול פריז. נוספים עוד גשרים רבים. כל 300-400 מטר יש גשר מעל הסייף. אין שום סיבה שבתל אביב זה לא יהיה כך מעל האיילון. תודה לאבנר ישר שהכין לי סקיצה של מקומות בהן ניתן לגשר. אנו מתקדמים, גשר יהודית, גשר עמק ברכה, גשר נחלת יצחק.

#### שרונה הרשקו, ראש מינהל בינוי ותשתית:

יש פעילות משותפת עם שתי הועדות ומעצם היותנו אחראים על נושא התנועה, התחברנו גם עם נושא המגדר בעיקר עם מחלקת המאור. גם נושא טיפול הנגישות (עגלות ילדים וכו') בטיפולנו, ומינתי את האחריות לנושא רובעים ושכונות, גם לנושא המגדר. **מיטל להבי**: שרונה מאד ערה לבקשות, יוצאת לסיורי לילה, ואני נהנית מזה שיש אישה בראש מינהל בינוי ותשתית, יחד עם נשים רבות בעירייה בעמדות מפתח.

**אור סרי**: מכל מה שעלה כאן אפשר לראות שיש הרבה פתרונות פשוטים, ואני מקווה שנצא עם כפפה מורמת.

**בקי שליסברג**: אני מתעסקת עם צדק חברתי בתחבורה (מיטל: היא כתבה את הפרק של תחבורה בדו"ח ספיבק יונה, וההנחיות לרמת שרות). יש מקורות מידע נוספים כמו סקר הרגלי נסיעה שפורסם לא מזמן במטרופולין תל אביב, שאפשר לראות המון נתונים לפי מגדר. יש אלמנט נוסף שהייתי רוצה להעלות הוא לבחון נערות ולא רק נשים. עוד נקודה היא שבנים רוכבים, בנות הולכות. אופניים הוא כלי תחבורה שנתפס כגברי, והבנות הולכות ביחד ונוסעות בתחב"צ.

**מיכל מילר, ס. מנהל אגף תנועה**: אנו עוסקים בימים אלה בפרויקט של שיפור רמת התחבורה הציבורית ברובעים ובשכונות, עוברים רובע רובע בשיתוף משרד התחבורה, התושבים והמפעילים, בודקים באמצעות מתודולוגיה מקצועית מה קורה מבחינת התחב"צ הקיימת ומזהים חוסרים וצרכים. גם הנשים כמובן ייהנו מהשיפורים. **אור סרי**: ישיבה עם התושבים והבנת הצרכים זה בדיוק מגדרי.

**אירית לבהר גבאי**: אני שותפה בפרויקט שמיכל סיפרה עליו עכשיו; **מיטל להבי**: אנו נעשה מפגש שיתוף ציבור לקראת סוף ספטמבר.

**צילי בר יוסף, מנהלת היחידה לתכנון אסטרטגי**: אנו עוסקים לא מעט במרחב הציבורי, הליכה ברגל, שבילי אופניים. ההתייחסות לתכנון עירוני היא בעייתית, כי מפספסים אוכלוסיות, לא רק נשים אלא גם קשישים, נכים, ילדים. קשה לעשות תכנון בנפרד אבל צריך לתת את תשומת הלב לנושא. מטרת התכנית שמיטל הזכירה היא לבדוק מהם האמצעים כדי להוריד את האנשים משימוש ברכב פרטי לשימוש באמצעים חלופיים - הליכה, אופניים, תחב"צ, וחלק מהתשובות עלה היום וצריך לתת להם תשומת לב.

**ספא יונס, מנהלת ארגון "ערוס אלבחאר לאשה" ביפו** - יש בעיה מאמצע יפת עד לצפון יפת, אין אוטובוס שמביא לשם, רק בחזרה. יש לתיירים אבל לא לתושבים. מה שיוצר קושי כמובן. נמסר ממשרד התחבורה שמכיוון שיש בתי ספר העירייה צריכה לממן הסעות, אבל אלו בתי ספר פרטיים. **מיטל להבי**: למוניות השירות יש קו מאושר ליפו, התירוץ הוא שהם מפחדים מזריקות אבנים, הסיבה האמיתית היא שזה לא כלכלי. אני מאמינה שבאמצעות האפליקציה זה ייפתר ויהיה שירות לפחות פעם בשעה, 24/7. השר מתכנן להעביר את התחב"צ מרח' ירושלים לרח' יפת כך שהמצב ישתפר, עם נתיב נת"צ והפיכתו לדרך סטרי.

**איריס אריאלי**: מובילה יוזמה קהילתית לנשים ונערות להיות יותר עצמאיות במרחב, ומלמדת נשים ונערות לרכב וגם לתקן את האופניים שלהן ויש לזה פוטנציאל לשנות בענק את יחס העיר לרוכבות והרוכבות לעיר. אנו רוצות להקים מרכז אשר ייתן דגש בתחום זה, ויעודד אנשים ונשים לרכב.

**לנה**: עובדת עם איריס. אתייחס לנושא הקישוריות - העלאת אופניים לתחבורה ציבורית והרכבת בעייתית. רצון להעלות אופניים לאוטובוס, גם לא מקופלים, באמצעות מתקן נשיאה. כמו כן נושא תשתיות, שבילים, ומתן תשומת לב לרוכבים ולרוכבות.



**מור עיני, Ecomotion:** אנחנו ארגון שמטרתנו לפתח סטארטאפים של תחבורה חכמה, אנו עובדים עם 400 סטארטאפים בתחום. יש פער עצום בין עולם היזמות לבין המצב בשטח. באים להתייעץ אתנו מכל העולם (היועץ של אנג'לה מרקל לענייני חדשנות, מנכ"ל סובארו, פורד, סינים, אמריקאים ועוד משלחות רבות) ואנו חווים תחבורה כמו בעולם שלישי. יש פער עצום ויש לאן להתקדם. לגבי תחבורה שיתופית ומגדר - האפליקציות כמו Gett ו-Via הופכת את הנסיעה ליותר בטוחה בגלל דירוג הנהגים.

**רחל בוקובסקי -** אזרחית ותיקה מרח' בזל. בעבר היה מספר רישוי לאופניים, מבקשת להחזירו. **מיטל להבי:** אפשר לעשות סדנת רכיבה לאזרחים ותיקים. אנו עושים סדנה עם ישראל בשביל אופניים לנשים, כחלק מהעצמה ועצמאות.

**מירב מורן, מבקרת ערים, ס. עורך מוסף נדל"ן בגלובס:** הבעיות שאנו מתמודדים עמן בתחבורה: זיהום אוויר, תאונות, פערים חברתיים, קיפוח, פקקים, זמן, דלק, וכו'. WAZE לא פתרה אף אחת מהבעיות האלה, לא חוסכים דלק או זמן אלא מקבלים תחושת בטחון בדרך, ואז יש הרבה יותר נסועה. לא בטוח שהטכנולוגיה עוזרת. צריך להשתמש בתחבורה, אוטובוס, אופניים, רכבת, ללכת, ולא רק לשבת במשרד ולדבר על תחבורה. הורדת החניונים לתת קרקע גורמת לקושי בהליכה על מדרכה, כי יוצאות מכוניות מהבניינים. אפליקציות שיתוף נסיעות לא עובד ביוממות (בקי: זה גם מגדיל פערים חברתיים כי לא לכולם יש רכב).

לתשומת לב מח' הדוברות: יש לשנות את הטרמינולוגיה - בזמן אירועים, לא להודיע ש"העיר נסגרת" ו"הרחוב חסום", אלא להודיע ש"הרחוב פתוח להולכי רגל".

יש לי את הפרטים של מאמא אגאתה, שעושה שיעורי רכיבה על אופניים למהגרות בהולנד. ביפו יש דוגמאות לנשים כאלה שסגורות בשכונה.

אני מסתובבת הרבה בעולם ומסקרת ערים. בתחבורה הציבורית בישראל יש דברים טובים, למשל צי הרכב מצוין. בכל העולם יש בעיות של טיפול בשיטות פריפריאליות, ומי שחי בעיר לא צריך רכב, ומי שחי בשוב של פחות מ-20,000 כבול לרכב. בגרמניה, BMW מובילה את הסיפור של שיתוף רכבים שתכליתו היא למנוע מאנשים לוותר על הרכב שלהם. והדבר הכי שנוי במחלוקת הוא שבתעשייה הגרמנית 25% מכוח העבודה מועסק ישירות על ידי תעשיית הרכב, לא כולל התעסוקה המשנית. יש גם את תעשיית הרכבות. אם תראו בברלין, מינכן, פרנקפורט, קלן, לייפציג - לא נעים ללכת ברחובות. לא נעים, מטונף, מרעיש, כי הם השקיעו בתחבורה מסילתית, שהיא לא טובה לחוצות. אנו מכירים את הכיכרות הראשיות אבל אלה לא החיים השגרתיים.

**איריס טרי, פעילה בשכונת רמת החייל:** מה שהכי בלט הוא החיבוריות והמעבריות, לא ראינו את זה בפריקט שיתוף ציבור אצלנו. יש לנו על כך ויכוח עם מיכל מילר, ואני מבקשת שכל מה שעלה כאן יוטמע בגישה של אגף התנועה. אני לא אוהבת את WAZE כי עשו שאטלים לרמת החייל, והוא מכון את השאטלים דרך הרחובות הקטנים במקום להשתמש בדבורה הנביאה וראול ולנברג. במחאת 2011 שמנו לב שהמתכננים לא משתמשים בתחבורה ציבורית וזה גרם לי להתחיל לנסוע באוטובוס, ועכשיו אני יכולה להביא טיעונים על מעבריות, חיבוריות וכו'.

**לארה פארן, ארגון 15 דקות:** רוב המשתמשים בתחבורה ציבורית הן משתמשות. שמעתי בשורה חיובית שעומדים לחתום על הנת"צים בתל אביב. (מיטל: בואו נחכה לסיכום הפורמלי). לפני כחודשים היינו בכנס בקריית שלום, 98% מהנוכחים בכנס היו נוכחות. הנשים מוחלשות בעיקר בגלל התחבורה. (מיטל: לתאם פגישות מראש ואבוא).

**אורה לוי, מוניתה:** אנחנו עושות קואופרטיב של כל נהגות המונית בישראל, בשיתוף דרור ישראל ונעמ"ת ועוד ארגוני נשים. מבקשת להיכנס לאפליקציה של מוניות השירות. מגט טקסי לא קיבלתי שיתוף פעולה, אפילו בבקשה שיהיה אפשר להזמין נהגת. עבור הסביבה היתה לי מונית בנזין ולא סולר ולא קיבלתי החזר מהמדינה של מס בלו. גם נושא המספרים שעולים ביוקר ואובר רוצה להוריד. יש גם בעיה של מונופול של חברת "הכשרה" על ביטוחי מוניות. נהגת מעל גיל 40 מקבלת הנחה כשהרכב בבעלותה. רציתי לשלם חצי מהביטוח על הרכב שלי, כי הוא פרטי. אני רוצה לזכור פורום שעת"א יעזרו לנו, כי רוב המוניות שלנו הן בתל אביב. מוניתה דואגת לפרנסה לנשים, מרחב מוגן לנוסעות, וגם לנוסעים, גם להט"בים חשוב להם מאד שתהיה נהגת. **מיטל:** בואי אלי ואנסה לחבר אותך לאפליקציה של מוניות השרות. **אורה לוי:** גייסנו



בהדסטארט מעל 200,000 נה ליצירת אפליקציה עצמאית. אצלנו יש 60 נהגות מונית כרגע מתוך 2,900 נהגות. לא בעלות מספר, אלו הם בדרך כלל גברים. נשים נפגעות פחות בתאונות דרכים, אלו נתונים רשמיים. אנו רוצות לעשות מהפך בתחבורה הציבורית ומחכות לידים מושטות לעזרה.

**יעל חסון:** רוצה לחדד את הקשר בין התלות של נשים בתחבורה ציבורית למטרות תעסוקה והיעדר תחבורה ציבורית בשכונות, מה שגורם להן להיות מנותקות. יש לשים לב למוקדי התעסוקה של נשים - חלק גדול אינו דווקא בקריית עתידים אלא הן מורות, גננות, מטפלות, אחיות, וכו', והן צריכות תחבורה בתוך השכונות ובין השכונות עצמן.

עוד נקודה - על פי עובדות במרכזי הסיוע לנפגעות תקיפה מינית, יש היעדר בטחון אישי לנערות בקווי הלילה.

**ליאורה לנגר, יו"ר נעמ"ת ת"א-יפו, חברה בוועדה למעמד האישה:** זהו דיון מאד חשוב, והתאפשר בעקבות כך שיש אישה כיו"ר ועדת התחבורה. חבל שלא הגיעו גברים למעט בעלי תפקיד.

אני עוסקת בשוויון מגדרי ובצדק מגדרי, ובעולם האוטופי אני מקווה שהטיפול בילדים יהיה אחריות הורית ולא רק אמהית.

יש מאבק גדול של ארגוני הנשים בנושא מעונות היום, שכר תקנים וכו', לב המשבר הוא בת"א, ואין לנו עובדות בתקן. יש מעונות יום בדרום ת"א ובצפון ת"א. בדרום ת"א אין משבר כי 90% מהעובדות גרות קרוב. בצפון אין עובדות בתקן כי הן לא יכולות להגיע. אנו לקראת קריסה. העבודה במעונות מתחילה בשבע בבוקר ומסתיימת בחמש. העובדת צריכה לצאת לפני שש בבוקר, ולכן היא לא רוצה לבוא. אם לעובדת יש ילדים קטנים היא לא יכולה להביא אותם למסגרות. בן הזוג לא עוזר בסוג הזה של משפחות בדרך כלל, והאחריות נופלת על האישה. גם הדרך חזרה לוקחת שעה-שעה וחצי, ולא משלמים על הזמן הזה לעובדות. ניסיתי לפתור את הבעיה עם הסעות; אבל מסובך להרכיב את האיסוף. **(מירב מורן: זה ממצא את כל הבעיה של תחבורת נשים.)**

הבת שלי גרה בפלורנטין ורוצה לעבור משם, כי מסוכן ללכת בלילה. חניונים ותאורה - כמו שאור דיברה, זה לא רק בעיה של תאורה, אלא גם שצריך נוכחות של מאבטח. **(מיטל: עושים אותם אוטומטים כדי להזיל את המחיר, אם יציבו בן אדם נוסף המחיר יעלה.)** לסיום מבקשת להודיע לפחות שבועיים מראש על דיונים מסוג זה.

**אלין רובובסקי:** מציעה להוסיף עגלה נגררת לתל אופן, שישמש גם לנשיאת תינוק וגם לקניות.

**יוסרא אסור, רכזת לקידום מעמד האישה ביפו:** אני אמנית, מעבירה סדנאות אמנות לנוער וגיל הזהב. התחברתי למה שסיפרתם והצגתם, זה ממש נוגע ללב, במיוחד בקשר ליפו. לוקח 45 דקות להגיע מוולפסון לעג'מי. ארצה לקדם את הנושא גם בגני ילדים (סייעות).

**עדי מגר, מתכנתת סביבתית ודוקטורנטית למגדר:** הרבה רשויות בארץ ובעולם בוחנות את מה שקורה בתל אביב, ויש אחריות גדולה לחשוף. הייתי רוצה לראות שולחן עגול של מהנדסי ערים בישראל ולדון איתם על תחבורה ומגדר. צריך יועצות לקידום מעמד האישה.

**סימה בנימינוב:** גננת, תושבת תל אביב, סיימתי קורס לקידום מעמד האישה של עמותת כ"ן. שמעתי על הכנס הזה רק אתמול ונשמח להגיע לעוד כנסים.

**מירב מורן:** לפני חודש וחצי הייתי בכנס ITF בלייפציג, ומברכת על הכנס הזה.

**מיטל להבי:** לכנס יצא סיכום ויצורפו המצגות. מה שעלה פה זה קצה קצהו של תחבורה ומגדר. יש הרבה מה להגיד גם על הליכה ברגל ועוד. עלו יוזמות רבות וראינו את הצרכים הרבים והמוחשיים. השיח צריך להמשיך ולהתקיים. אצלי באופן פרטני יש הרבה מפגשים, אם זה תכנית הרובעים והשכונות שעושים בה שיתוף ציבור לא מתודולוגי ויש בה מקום לשמוע ארגונים ונציגים; דיברנו על דברים מעשיים: יפו, אוכלוסיות מסוימות, מונית; מנהלת בית ספר מבקשת ממני להעלות תדירות של קו 11 בין השעות 13:20 ל-14:20 ומשרד התחבורה דורש מסופים. צריך להכניס את השיח את הנושא של נערות, קליטת כח אדם נשי, אפליקציות, שירות למוניות, חשכה ובטחון אישי. הבעיה היא היכן שאין לנו פרטנר, כשהאחריות היא לא שלנו, להאיר מקומות, להגביר תדירות. יש לייצר סט חדש של דרישות למשרד התחבורה. ענייני ביטוח שמהווים חסם להורדת רכב מהכביש. צריך לייצר קבוצת עבודה מגובשת, עם נעמ"ת ועוד ארגונים.



**גבי לסקי:** מודה למיטל על השותפות, הנכונות, המקצועיות והידע העצום שאת חולקת איתנו. בוועדה לשוויון מגדרי אין תקציבים, הפעולה שלנו היא לשתף פעולה עם שאר הועדות בעירייה כדי להטמיע בהן את הנושא המגדרי. בספטמבר תהיה ועדה משותפת עם ועדת ספורט. הישיבה הזו אינה מספיקה, חומר רב עלה, ויש לנו אחריות עכשיו לאגד וליישם אותו, אם בעירייה ואם במשרדים הממשלתיים (בעיקר משרד התחבורה). יש התחלה של תכנון, של צדק מגדרי. המסקנה הראשונית היא שצריך לקחת בחשבון את הצרכים הפסיכולוגיים, הפיזיים והחברתיים של נשים כשמתכננים כל פעולה. צריך לקחת את כל המסקנות שעלו ולקבץ אותן, ואם יש רעיונות נוספים מוזמנים לשלוח אלינו.

**מיטל להבי:** לסיכום - תחבורה היא המפתח לשוויון הזדמנויות, בלי תחבורה יעילה אין נגישות לתעסוקה, להשכלה, לפנאי, לחברים. הסיפור של הנערה ביפו זה אותו סיפור של הבת שלי שלא יכולה להגיע ממקום למקום. אין הזדמנות שווה לנוער ולאדם שגר ביפו או באזורים אחרים, יש לשנות, ובמיפוי רואים שדווקא בשכונות שבהן הקהל יותר שבוי והציבור זקוק יותר לתחבורה הציבורית, שם השרות פחות טוב.

**גבי לסקי:** תחבורה ציבורית היא מנוע לשוויון הזדמנויות, לשוויון חברתי, לקידום איכות סביבה, בריאות ותעסוקה, עצמאות והעצמה נשית וכדי שתהיה תחבורה ציבורית טובה יותר צריך לקחת את הצרכים של כל המגדרים, לא רק נשים, ובכל הגילאים: נערות, נשים עם ילדים, נשים מבוגרות, לכל אחת יש צרכים שונים.

